Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

34 210 XII

Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2015 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 11 juni 2015 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 22 juni 2015 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

kst-34210-XII-3
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Vraag 1
Wat zijn de doelstellingen van de Generieke Digitale Infrastructuur (GDI)? En welke meerwaarde heeft die voor I&M? Hoe groot zijn de financieringstekorten (zie onder artikel 99)? En is inmiddels de omvang en daarmee de extra verplichtingen voor I&M bekend?

Antwoord:
De verschillende overheidslagen, publieke organisaties en private partijen maken gebruik van de generieke digitale infrastructuur (GDI) van de Nederlandse overheid. De GDI is een breed begrip. Het bestaat uit standaarden, producten en voorzieningen die digitaal verkeer tussen overheden, inwoners, bedrijven en instellingen mogelijk maken. Door dit brede karakter valt de GDI niet onder de verantwoordelijkheid van specifiek één organisatie, sector of domein. De Digicommissaris is door het kabinet aangesteld om samen met de verantwoordelijke departementen inhoud, sturing en financiën met elkaar te verbinden.
De GDI is een basisvoorziening en vormt een ruggengraat van het gegevensverkeer van en met de overheid en is gericht op een efficiëntere overheid met een betere publieke dienstverlening.
Het belang van de GDI voor IenM is tweeërlei. Enerzijds is IenM opdrachtgever van een aantal basisregistraties, die onderdeel zijn van de GDI. Anderzijds is IenM gebruiker van de GDI. Dat is vooral het geval bij de uitvoeringsprocessen, bijvoorbeeld bij RWS en bij de publieke dienstverlening, bijvoorbeeld bij de RDW en bij het omgevingsloket. Ook de toekomstige digitalisering van de omgevingswet zal mede worden gebaseerd op de GDI.
Het financiële tekort van het bestaande portfolio van de GDI was in 2015 ongeveer 80 miljoen euro. De ministerraad heeft op basis van een voorstel van de Digicommissaris een verdeelsleutel vastgesteld. De omvang van de verplichting voor IenM is bekend en bedraagt voor 2015 5,6 miljoen euro.
De financiële tekorten voor het bestaande portfolio van de GDI zijn bij Voorjaarsnota structureel opgelost

Vraag 2
Wat zijn de resultaatsverplichtingen die zijn afgesproken ten behoeve van het jaarplan 2015 van de topsector logistiek? Welke andere partijen leveren een financiële bijdrage? Hoeveel middelen zijn er inmiddels vanuit het Infrastructuurfonds beschikbaar gesteld voor de topsector logistiek en wat zijn de resultaten tot op heden?

Antwoord:
De resultaatverplichtingen voor van het Jaarplan 2015 bestaan uit het proportioneel bijdragen aan de prestatie-indicatoren voor de Topsector Logistiek. Deze zijn:
1. Extra omzet van nieuwe ketenregie activiteiten (in 2020 dragen Ketenregie activiteiten € 17,3 mrd. bij aan het BBP)
2. Aantal vrachtkilometers dat van de weg wordt gehaald (in het jaar 2020 wordt jaarlijks minimaal 85 mln vrachtwagenkilometers van de weg gehaald)
3. CO_2 besparing (in het jaar 2020 wordt 68.700 ton CO_2 bespaard of voorkomen)
4. Aantal bedrijven dat zich met logistieke of ketenregie activiteiten vestigt in Nederland, dan wel logistieke activiteiten in Nederland laat uitvoeren of aansturen (in 2020 zijn 100 bedrijven en activiteiten naar Nederland gehaald oftewel een stijging van 30% ten opzichte van 2012):
5. Uitstroom van gekwalificeerde professionals in de arbeidsmarkt met een logistiek opleiding en grondige kennis over de innovatiethema's

(in 2020 is de instroom op HBO/WO niveau gestegen met 50% van 1400 personen in 2010 naar 2100 in 2020.
6. Eerste positie in Europa op World Logistics Performance index in 2020.

Andere partijen, organisaties en departementen leveren middels cofinanciering een financiële bijdrage aan de realisering van het Jaarplan 2015. Hierbij gaat het om TNO, NWO, regionale overheden, ministeries van EZ en OCenW en individuele bedrijven.

Het ministerie IenM draagt voor de periode 2015–2020 maximaal € 114,2 mln. bij aan de Topsector Logistiek. Tot en met de 1e suppletoire begroting 2015 is € 43,9 mln. beschikbaar gesteld, waarvan € 42,5 mln. uit het Infrastructuurfonds. Deze middelen zijn deels in december 2014 en deels medio 2015 verstrekt.

Het is nog te vroeg om concrete resultaten vanuit deze middelen te melden. Resultaten van de activiteiten van de topsector Logistiek in eerdere jaren, waarop de activiteiten voor 2015 voortbouwen, zijn onder andere:
- Implementatie van meer dan tien synchromodale transporttrajecten waarmee in totaal al circa 3,5 miljoen wegtransportkilometers en 3.000 ton CO_2 uitstoot is bespaard. Via Synchromodaal transport worden goederen, met behulp van ICT ondersteuning, zo effectief mogelijk over de verschillende modaliteiten vervoerd;
- Ontwikkeling van twee synchromodale control towers, die inmiddels operationeel zijn, waardoor het eenvoudiger en inzichtelijker wordt om synchromodaal te plannen. In totaal werken 75 verladers samen om informatie over hun stromen te delen en deze te bundelen zodat er meer mogelijkheden voor synchromodaal vervoer ontstaan.

Vraag 3
Aan welke projecten wordt de € 23 miljoen besteed in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)? Welke resultaatsverplichtingen zijn afgesproken? In hoeverre is hier sprake van een juridische verplichting? In hoeverre is er sprake van een bestuurlijke verplichting? Welke ruimte zit er nog in het NSL waarbij geen sprake is van een juridische verplichting?

Antwoord:
De meeste maatregelen in het kader van het NSL worden uitgevoerd op decentraal niveau zodat maatwerk kan worden geleverd om te kunnen voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Medeoverheden hebben hun bijdragen ontvangen in verschillende tranches, waarbij de afrekening en laatste betalingen zullen plaatsvinden in 2018.
Van de € 23 miljoen wordt € 11,9 miljoen ingezet voor de afrekening van de 3e en 4e tranches van het NSL. Dit betreft een juridische verplichting. Deze middelen zijn door de medeoverheden gebruikt voor diverse maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, veelal in de transport-sector. De overige € 11,1 miljoen betreft de terugbetaling van een deel van de Euro VI-regeling voor bussen en vrachtwagens. Deze regeling is eerder voorgefinancierd uit hoofdstuk 12. Van de genoemde € 11,1 miljoen is € 3 miljoen nog niet juridisch of bestuurlijk verplicht.

Vraag 4
Kan de Brede doeluitkering (BDU), per genoemde post, nader worden gespecificeerd?

Antwoord:
Vanuit het programma Beter Benutten is € 58,9 mln. overgeboekt naar de BDU.
Dit bedrag bestaat uit ruim € 54 mln. voor de gebiedspakketten, € 13,5 mln. is bestemd voor de uitvoering van de gebiedspakketten van het lopende programma (355 maatregelen) en € 40,537 mln. is bestemd voor de start van het Vervolgprogramma Beter Benutten. De middelen worden aan de regio uitgekeerd via de BDU ontvangers (provincies of kaderwetgebieden).
Daarnaast is voor de uitvoering van Beter Benutten Decentraal Spoor € 4,836 mln. aan de regio's ter beschikking gesteld.

In onderstaande tabel een totaal overzicht per ontvanger.

BDU partij	**BDU2015**
Stadsregio Amsterdam	€ 4.658.302
prov NH	€ 3.273.000
Prov Flev	€ 836.000
Stadsregio Haaglanden	€ 14.612.000
Prov ZH	€ 1.001.000
Prov UT	€ 9.000.000
Stadsregio Eindhoven	€ 1.557.000
prov NB	€ 8.144.000
Prov LB	€ 4.807.000
Stadsregio Arnhem/Nijmegen	€ 3.028.000
Stadsregio Twente	€ 1.580.000
Provincie Overijssel Zwolle Kampen	€ 655.000
Provincie Overjssel Stedendriehoek	€ 900.000
Totaal gebiedspakketten	€ 54.051.302
Decentraal Spoor Beter Benutten	
Provincie Groningen	€ 2.443.000
Provincie Friesland	€ 879.000
Stadsregio Twente	€ 392.200
Stadsregio Arnhem/Nijmegen	€ 256.600
Provincie Gelderland	€ 164.700
Provincie Limburg	€ 300.000
Provincie Overijssel	€ 400.000
Totaal Decentraal Spoor	€ 4.835.500
Totaal	**€ 58.886.802**

De overige overboekingen betreffen:
Proef met waterstofbussen € 4,7 mln.
P+R voorzieningen € 6,9 mln.
Bijdrage Gelderland vanuit Lenteakkoord € 7,5 mln.
Decentralisatie Zwolle-Enschede € 6,4 mln.
Bijdragen Utrecht € 5,6 mln.
Bijdrage elektrificatie Heerlen-Aken € 1 mln.

Vraag 5
Om welke toezeggingen aan de gemeente Utrecht gaat het onder 5?

Antwoord:
Het gaat om onderstaande toezeggingen;
2,7 miljoen ten behoeve van realisatie van de P&R-voorziening bij station Driebergen-Zeist.

2,9 mln ten behoeve van de HOV verbinding bij Utrecht.

Vraag 6
Wat zijn de doelstellingen van de green deal openbaar toegankelijke laadinfrastructuur? Welke financiële middelen zijn er in totaal beschikbaar? Wat is de doorlooptijd en welke andere partijen leveren een financiële bijdrage?

Antwoord:
De Green Deal die 9 juni jl. door partijen is ondertekend heeft tot doel om in samenwerking met het Formule E-team gedurende een periode van 3 jaar de belemmeringen voor openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur weg te nemen, waardoor rendabele commerciële exploitatie van laadinfrastructuur na deze periode mogelijk wordt. Daarbij hebben de partijen de ambitie en verwachting dat met behulp van een kennisplatform en een innovatief en op kostenreductie gericht stimuleringsprogramma voor openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur de aanleg- en exploitatiekosten per laadpaal substantieel kunnen worden verlaagd. Voor de Green Deal is vanuit de rijksoverheid in totaal een bedrag van € 7,2 mln. beschikbaar. Daarnaast dragen mede-overheden en marktpartijen financieel bij.

Vraag 7
Hoe staat het bedrag van € 2,5 miljoen voor de green deal openbaar toegankelijke laadinfrastructuur in verhouding tot het bedrag € 5,7 miljoen, zoals 10 juni 2015 vermeld in Binnenlands Bestuur?

Antwoord:
Voor de Green Deal is er vanuit de rijksoverheid een bedrag van in totaal € 7,2 miljoen beschikbaar. Hiervan is € 1,5 mln. beschikbaar ter medefinanciering van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur en zoals vermeld in Binnenlands Bestuur is € 5,7 mln. bestemd voor ondersteuning van de uitrol van laadinfrastructuur onder regie van mede-overheden. Binnen de € 5,7 mln. draagt het Ministerie van IenM € 2,5 mln. bij voor de uitrol van de laadinfrastructuur. De overboeking waarnaar in de vraag gerefereerd wordt heeft hierop betrekking. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 6.

Vraag 8
Welke artikelonderdelen binnen artikel 11 profiteren van de herverdeling van de middelen die hierop heeft plaatsgevonden?

Antwoord:
Op artikel 11.01 heeft een herverdeling van taken en middelen plaats gevonden. Het watergerelateerde deel is herschikt binnen artikelonderdeel 11.01 Algemeen Waterbeleid en het klimaatgerelateerde deel is toegevoegd aan artikelonderdeel 13.01 Ruimtelijk Instrumentarium waar klimaat al onderdeel van was. Het totale programma blijft ongewijzigd.

Vraag 9
Wat is de reden dat de bijdrage aan internationale organisaties onder artikel 12 Waterkwaliteit bijna is gehalveerd?

Antwoord:
De verlaging van de bijdragen van Nederland aan internationale organisaties, o.a. Rijn-, Maas en Scheldecommissie wordt veroorzaakt doordat betaling van contributies voor deze commissies grotendeels in 2014 hebben plaatsgevonden.

Vraag 10
Vanwaar de intertemporele schuif op artikel 12.01.05?

Antwoord:
Op artikel 12.01.05 is een meerjarige kasschuif toegepast om aan meerjarige verplichtingen aan internationale organisaties te kunnen voldoen. Bijdragen worden onder andere verstrekt aan het grondwaterinstuut IGRAC, World Resources Institute (WRI) en UNESCO-IHE.

Vraag 11:
Welke internationale organisaties profiteren van de bijdragen genoemd op artikel 12.01.05?

Antwoord:
Bijdragen worden versterkt aan internationale organisaties die de internationale waterproblematiek helpen oplossen. Het gaat om organisaties zoals het grondwaterinstuut IGRAC, World Resources Institute (WRI) en UNESCO-IHE.

Vraag 12
Kunnen de intertemporele mutaties op artikel 12.01.01 nader worden toegelicht?

Antwoord:
Om aan extra wettelijke monitoringsverplichtingen, voortvloeiende uit de vogel- en habitatrichtlijn en de kaderrichtlijn mariene Strategie, te voldoen, is een structurele reeks van € 375k vanaf 2015 vanuit HXII overgeboekt naar het Deltafonds. Uitgaven aan monitoring van waterbeleid worden namelijk op het Deltafonds verantwoord. Daarnaast is een meerjarige reeks overgeheveld om te kunnen voldoen aan bijdragen aan internationale organisaties (o.a. WRI, IGRAC)

Vraag 13
Waarom zijn de middelen behorend bij het convenant bodemontwikkelingsbeleid niet eerder toegewezen aan, of gereserveerd voor, het Provinciefonds en het Gemeentefonds?

Antwoord:
Bij de ondertekening van het Convenant Bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties in 2009 zijn de middelen voor de jaren 2010 tot en met 2014 via het gemeente- en provinciefonds beschikbaar gesteld aan de bevoegde overheden ex Wet bodembescherming. De begrotingsregels staan niet toe voor een langere periode dan vijf jaar middelen te verdelen. Medio 2014 was er overeenstemming tussen de overheden over de verdeling van de beschikbare middelen voor het jaar 2015. De eerst volgende mogelijkheid om deze middelen vervolgens van de begroting van het ministerie via het Gemeente- en Provinciefonds over te hevelen is de Voorjaarsnota (mei 2015).

Vraag 14
Waarom worden de middelen in artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid in de begroting van I&M opgenomen en niet in het Infrastructuurfonds? Is hier vaak sprake van een schemergebied?

Antwoord:
Op de beleidsbegroting H XII artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid worden de beleidsmatige uitgaven voor Wegen en Verkeersveiligheid verantwoord. Ook de beleidsuitgaven in het kader van het programma Beter Benutten maken hier onderdeel van uit. Vanaf de start van het programma Beter Benutten staan de financiële middelen voor Intelligente

Transportsystemen (ITS) geraamd op het Infrastructuurfonds. Om verantwoordingentechnische redenen (rechtmatige begrotingsbelasting) vinden de uitgaven van ITS plaats op de beleidsbegroting (H XII) en niet op het Infrastructuurfonds. Met ITS werken we aan de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën in transport, infrastructuur en voertuigen om het verkeer veiliger, efficiënter en betrouwbaarder te maken.
Alle mutaties zijn transparant en navolgbaar in de 1e suppletoire begroting. Er is dus geen sprake van een schemergebied.

Vraag 15
Wat zouden de gevolgen zijn voor de taxisector als de subsidie op de BCT wordt stopgezet?

Antwoord:
Vanaf 1 februari 2015 is iedere taxi verplicht een (geactiveerde) Boordcomputer Taxi (BCT) in de taxi te voeren. Taxiondernemers konden bij aanschaf van een BCT aanspraak maken op een subsidie van € 600,–. Deze regeling liep tot eind augustus 2014. Vanwege het faillissement van een van de fabrikanten van de BCT, is de subsidieregeling uitgesteld tot 15 maart 2015 voor gedupeerden daarvan. Op dit moment kan er dus geen subsidie meer worden aangevraagd. Een zeer groot gedeelte van de taxisector heeft gebruik gemaakt van de subsidieregeling. Taxiondernemers die nog geen BCT hebben aangeschaft, kunnen geen gebruik meer maken van de subsidieregeling. Gelet op de hoogte van de subsidie lijken mij de gevolgen van een eventueel niet gebruik maken van de subsidieregeling geen verstrekkende gevolgen hebben voor de taxisector.

Vraag 16
Kunt u een toelichting geven op het bedrag dat toegedeeld kan worden aan de BCT?

Antwoord:
Het bedrag dat toebedeeld kan worden aan Boordcomputer Taxi (BCT) betreft het uitvoering geven aan de subsidieverstrekking van gedupeerde klanten Quipment zoals opgenomen in Kamerstuk 31 521, nr. 80.

Vraag 17
Kan een nadere toelichting op de incidentele ontvangstenmeevaller worden gegeven?

Antwoord:
Uw vraag attendeert mij op een onzorgvuldigheid in deze voorjaarsnota-mutatie. Bij Najaarsnota 2014 is een ontvangst ontstaan uit de eindafrekening implementatiekosten ILT met betrekking tot de Boordcomputer Taxi. Deze ontvangst is abusievelijk doorgetrokken naar Voorjaarsnota 2015 en van een onjuiste toelichting voorzien. Omdat met betrekking tot de implementatie geen ontvangsten meer worden verwacht, zal bij ontwerpbegroting 2016 correctie van deze mutatie plaatsvinden.

Vraag 18
Waaruit bestaan de mogelijke ontvangstenmeevallers van de Boordcomputer Taxi (BCT) onder artikel 15 ov-keten en ontvangsten onder artikel 16 Spoor?

Antwoord:
Zie antwoord op vraag 17.

Vraag 19
Is er een relatie tussen de min in artikel 15.01.01 en de plus in artikel 15.01.02, en zo ja wat is de relatie?

Antwoord:
Ja, zoals in de toelichting bij het artikel is aangegeven betreft de plus in artikel 15.01.02 de subsidie voor de Boordcomputer Taxi (BCT) en de onafhankelijke OV-klantenbarometer. De ophoging van de subsidies wordt gefinancierd uit artikel 15.01.01 Opdrachten.

Vraag 20
Waarom worden middelen in artikel 16 Spoor in de begroting van I&M opgenomen en niet in het Infrastructuurfonds? Is hier vaak sprake van een schemergebied? En hoe zit dat met artikel 18?

Antwoord:
Op de beleidsbegroting H XII artikel 16 Spoor worden de beleidsmatige uitgaven verantwoord. Op het Infrastructuurfonds (IF) worden de middelen verantwoord die vallen binnen de wet en het besluit Infrastructuurfonds. De financiële middelen voor het totale programma ERTMS zijn geraamd op het Infrastructuurfonds. De uitgaven aan de materieelkant van de Pilot ERTMS vallen thans niet binnen het besluit Infrastructuurfonds. Om verantwoordingstechnische redenen (rechtmatige begrotingsbelasting) vinden daarom de uitgaven van ERTMS pilot Amsterdam-Utrecht plaats op de beleidsbegroting (H XII) en niet op het Infrastructuurfonds.
Voor artikel 18 betreft het de verantwoording van de uitgaven voor de Topsector Logistiek. Deze uitgaven dienen om dezelfde reden, als hierboven genoemd, op HXII te worden verantwoord.
Alle mutaties zijn transparant en navolgbaar in de 1e suppletoire begroting. Er is dus geen sprake van een schemergebied.

Vraag 21
Hoe groot is de verwachte vermindering in CO2-uitstoot die de bijdrage van I&M aan het KLM Corporate Biofuel Programme oplevert?

Antwoord:
Met behulp van de bijdrage van € 0,2 miljoen gaat KLM ervan uit dat 200 ton biokerosine kan worden ingekocht. De kwaliteit van de biobrandstof is bepalend voor het reductiepercentage en varieert tussen de 60% en 80%. Dit betekent dat de inzet van IenM zal leiden tot een reductie van ergens tussen de 378 – 504 ton CO_2 (waarbij voor de emissie van 1 ton kerosine wordt uitgegaan van 3,15 ton CO_2).

Vraag 22
Zijn er structurele opties om de € 0,2 miljoen te besteden aan KLM voor vergroening van de luchtvaart, in plaats van het subsidiëren van duurzame biobrandstof?

Antwoord:
De luchtvaart heeft weinig tot geen andere technische alternatieven voor de inzet van fossiele brandstoffen dan duurzame biobrandstoffen voor verduurzaming, ten opzichte bijvoorbeeld van bijvoorbeeld wegvervoer. Het Corporate Biofuel Programma is erop gericht om precies die structurele oplossing, een continue voorziening van duurzame biokerosine, te ontwikkelen die voor de verduurzaming van de luchtvaart nodig is. Door het Corporate Biofuel Programma krijgt de markt voor biokerosine een impuls, waardoor een prijsverlagend effect op de biokerosine zal optreden en wordt het mogelijk de markt voor biokerosine verder te ontwikkelen. Bovendien wordt met het Corporate Biofuel Programma

geïnvesteerd in het aan het aan de bron verduurzamen van de luchtvaart door het verminderen van CO_2 uitstoot. Dit heeft altijd de voorkeur boven het compenseren van CO_2 uitstoot

Vraag 23
Kunnen de mutaties op artikel 17.01.01, onder «overige opdrachten» nader worden toegelicht?

Antwoord:
Voor het jaar 2015 betreft het voornamelijk de mutatie waarbij € 0,934 miljoen wordt overgeheveld naar het Provinciefonds voor de decentralisatie-uitkering luchthavens. Met de invoering van de RBML (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens) zijn de provincies sinds 1 november 2009 het bevoegd gezag voor de kleine, regionale (niet-nationale) luchtvaartterreinen. De provincies ontvangen in 2015 voor de overgehevelde taken van het Rijk een financiële bijdrage van € 0,934 miljoen. Voor de jaren 2016 en verder betreft het de overboeking van budget naar artikel 18 voor de financiële dekking van de topsector logistiek. Daarnaast vindt een overboeking plaats van overige opdrachten naar subsidies ten behoeve van de subsidie aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS).
Alle mutaties op artikel 17.01.01 vallen binnen de gehanteerde normering voor het inhoudelijk toelichten van begrotingsmutaties, zoals toegelicht in de leeswijzer. Dit houdt in dat deze mutaties in principe niet worden toegelicht, tenzij de mutaties beleidsmatig toch relevant zijn.

Vraag 24
Waaruit bestaan de extra verplichtingen ten behoeve van de topsector logistiek onder het begrotingsartikel Scheepvaart en havens concreet? Waaraan worden deze middelen besteed?

Antwoord:
In aansluiting op de beantwoording van vraag 2 is de besteding van deze middelen met name gericht op een optimale logistieke keten die ten goede zal komen aan alle modaliteiten, waarbij een belangrijke bijdrage zal worden geleverd aan de vorming van het Nationaal Logistiek Informatie Platform (NLIP) en synchromodale oplossingen. Met het NLIP wordt informatie door de hele keten op een slimme wijze aangeleverd en gedeeld. Dat maakt onze sector efficiënter en concurrerend. Concrete acties ten behoeve van het NLIP zijn de ontwikkeling van papierarm varen, versterking van Value Added Services and Logistics op de Maasvlakte 2 en de ontwikkeling van een architectuur voor een virtueel platform, waarin Port Community Systemen, Business Community Systemen en overheidssystemen worden gekoppeld. Enkele voorbeelden van synchromodale oplossingen zijn het ontwerp van Betuweroute control tower, nieuwe synchromodale pilots op concrete transportcorridors, uitbreiding Lean and Green Barge en de ontwikkeling van een serious game voor synchromodaal transport.

Vraag 25
Is de conclusie juist dat de € 8,5 miljoen voor de topsector logistiek ten koste gaat van de investeringen in vaarwegen? Zo nee, hoe wordt de topsector dan betaald?

Antwoord:
Ten behoeve van de financiële dekking van het Jaarplan 2015 van de Topsector Logistiek voor het jaar 2015 is € 8,5 mln. vanuit het IF naar Hoofdstuk XII overgeheveld. Dit bedrag wordt opgebracht via het Beter Benutten budget binnen het Infrastructuurfonds en gaat in 2015 niet ten koste van de investeringen in vaarwegen. Het Jaarplan 2015 Logistiek

bevat acties die in 2015 opstarten en deels doorlopen in de daaropvolgende jaren. De bijdrage van € 43,9 mln. aan het Jaarplan 2015 van de Topsector is als volgt gefinancierd. Een bedrag van € 15 mln. komt uit het programma Beter Benutten. Het resterende gedeelte van € 28,9 wordt voor 95% gefinancierd uit het Infrastructuurfonds en voor 5% uit Hoofdstuk XII. Hiervoor wordt op het Infrastructuurfonds de investeringsruimte van de verschillende modaliteiten belast conform de gangbare verdeelsleutel op het Infrastructuurfonds. Dit betekent dat 7% oftewel € 1,9 mln. ten laste van de investeringsruimte voor vaarwegen gegaan. Tegenover deze investeringsruimte stonden nog geen concrete investeringen gepland.

Vraag 26
Kunt u bevestigen dat er ondanks deze schuif naar BDU geen nieuwe experimenten met waterstofbussen worden aangegaan?

Antwoord:
In het kader van praktijkproeven met waterstofbussen in het openbaar vervoer worden er middelen gedecentraliseerd naar het BDU. De verplichtingenbudgetten zijn reeds in 2014 overgeboekt en bij deze begroting worden de bijbehorende uitgavenbudgetten overgeboekt. Dit zijn de enige experimenten met waterstofbussen.

Vraag 27
Kunt u een uitgebreidere toelichting geven op artikel 19.02.03 en daarbij specifiek aandacht geven aan de budgetten die van andere artikelen hiernaartoe zijn geschoven?

Antwoord:
De opdrachten van IenM aan externe uitvoeringsorganisaties zoals RIVM en RVO worden binnen IenM centraal gecoördineerd en als agentschapsbijdrage op het artikel 19.02.03 verantwoord; dit betreft met name de uitvoering van wettelijke taken en beleidsonderbouwend onderzoek.
Ten aanzien van de opdrachtverlening aan het RIVM zijn voor de structurele taken binnen het artikel meerjarige budgetten geraamd. Jaarlijks wordt op basis van de kennisbehoefte bezien of het beschikbare budget moet worden aangepast gezien de ontwikkelingen in de vraag aan het RIVM en de oplevering van producten. Daartoe worden bij 1e suppletoire begroting vanuit de beleidsartikelen budgetten naar dit onderdeel overgeheveld. Voor 2015 is het structurele budget met € 7,709 mln. aangevuld. Onderstaand overzicht laat per beleidsartikel zien welke bedragen naar artikel 19.02.03 zijn overgeheveld:
– artikel 12 waterkwaliteit 0,171 mln;
– artikel 13 ruimtelijke ontwikkeling 0,918 mln;
– artikel 19 Klimaat 0,262 mln;
– artikel 20 Lucht en Geluid 2,533 mln;
– artikel 21 Duurzaamheid 0,506 mln;
– artikel 22 Externe Veiligheid en Risico’s 3,519 mln.
Ten aanzien van de opdrachtverlening aan RVO zijn binnen het artikelonderdeel 19.02.03 geen structurele bedragen geraamd. Jaarlijks wordt bezien welke middelen nodig zijn. Ook deze worden vanuit de beleidsartikelen overgeheveld naar het artikel 19.02.03. Bij 1e suppletoire begroting 2015 is vanuit diverse beleidsartikelen voor de opdracht 2015 in totaal € 9,418 mln. naar het artikel 19.02.03 overgeheveld. Onderstaand overzicht laat per beleidsartikel zien welke bedragen naar artikel 19.02.03 zijn overgeheveld:
– artikel 11 Waterkwantiteit 0,294 mln;
– artikel 12 waterkwaliteit 0,079 mln;
– artikel 13 ruimtelijke ontwikkeling 0,075 mln;
– artikel 15 OV-keten 0,290 mln;

- artikel 16 Spoor 0,606 mln;
- artikel 19 Klimaat 5,626 mln;
- artikel 21 Duurzaamheid 2,412 mln;
- artikel 22 Externe Veiligheid en Risico's 0,036 mln.

Zie ook vragen en antwoorden 29 en 30.

Vraag 28
Is de gehele vermindering van het budget voor opdrachten onder duurzame productketens (21.05.01) verplaatst naar artikel 19.02.03? Zo nee, waarom is het resterende deel in mindering gebracht en wat gebeurt er met dit budget?

Antwoord:
Ja, de gehele vermindering van het budget voor opdrachten onder duurzame productketens (21.05.01) is verplaatst naar artikel 19.02.03. De gehele IenM opdracht aan het RVO wordt verantwoord op artikel 19.02.03. Dit verklaart de overboeking.

Vraag 29
Kunt u toelichten waarom ervoor gekozen is de budgetten voor het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) over te boeken van artikel 20, 21 en 22 naar artikel 19?

Antwoord:
De opdrachten aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) worden op gecoördineerde wijze verstrekt en verantwoord op artikel 19. Zie ook vragen en antwoorden 27 en 30.

Vraag 30
Kunt u toelichten wat de gevolgen zijn van deze overboeking voor de uitvoering van deze en andere projecten?

Antwoord:
Er zijn geen gevolgen voor deze of andere projecten omdat de projecten gecoördineerd vanuit artikel 19 mede namens de overige artikelen in opdracht worden gegeven.
De aldaar opgenomen middelen waren immers reeds bestemd voor overboeking naar artikel 19 ten behoeve van de gecoördineerde opdrachtverlening. Zie ook vragen en antwoorden 27 en 29.

Vraag 31
Kunt u toelichten waarom er een vermindering in het budget voor de opdrachten in het duurzaamheidsinstrumentarium (21.04.01) is en wat er met dit budget gebeurd is?

Antwoord:
Van het budget voor de opdrachten in het duurzaamheidsinstrumentarium (21.04.01) is budget naar 19.02.03 overgeboekt voor de totale opdracht aan RVO. De gehele IenM opdracht aan het RVO wordt verantwoord op artikel 19.02.03. Dit verklaart de overboeking.

Vraag 32
Waarom is het budget voor opdrachten «veiligheid en gezondheid» en «overige» (22.01.01) verlaagd en wat is er met dit budget gebeurd?

Antwoord:
De verlaging betreft de overboeking van budget naar artikel 19 voor het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) ten behoeve van het

op gecoördineerde wijze verstrekken en verantwoorden van de opdrachten aan het RIVM. Zie ook vragen en antwoorden 27, 29 en 30 waarom voor deze overboeking is gekozen.

Vraag 33
Wat valt er precies onder het kopje «overige» bij 22.01.01?

Antwoord:
In dit kader worden opdrachten verstrekt aan het RIVM en de Gezondheidsraad voor de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van asbest en chemische stoffen en de uitvoering van EU-regelgeving in het kader van REACH. Daarnaast worden opdrachten verstrekt voor het meerjarig onderzoekprogramma elektromagnetische velden (EMV), het Platform EMV, de uitvoering van taken op het gebied «nieuwe risico's en security» (nanotechnologie en synthetische biologie) en voor het beheer en de verdere ontwikkeling van de Atlas Leefomgeving.

Vraag 34
Waarom is het budget voor de verschillende onderdelen bij opdrachten (22.03.01) verlaagd? Kunt u hierbij een toelichting geven per onderdeel, inclusief een toelichting wat «overig» omvat? Kunt u toelichten wat er met het budget is gebeurd?

Antwoord:
De budgetten van de verschillende onderdelen bij opdrachten (22.03.01) zijn om de volgende redenen verlaagd:

1. het onderdeel *programma omgevingsveiligheid* is per saldo met € 0,289 mln. verlaagd. Deze verlaging is een optelsom van onder meer de volgende mutaties:
   – verhoging van het budget met € 1,0 mln. als gevolg van het, ten koste van het budget *«Overige opdrachten»* (zie hieronder bij c.) terugdraaien van de uitwerking op dit budget van het amendement ontwerp begroting 2015 «Cofinanciering opruiming drugsdumpingen»;
   – verlaging van het budget met € 0,750 mln. en € 0,585 mln. ten behoeve van een interne herschikking binnen 22.03.01 *«Opdrachten»* respectievelijk de bijdrage aan het onderdeel 22.02 «Subsidies» ten behoeve van bijdrage aan twee safety deals;
2. de verlaging op het onderdeel *uitvoering veiligheid inrichtingen en basisnetten* met € 0,742 mln. betreft de overboeking naar artikel 21 ten behoeve van de opdrachtverstrekking aan het Nederlands Normalisatie Instituut voor NEN (Nederlandse Norm);
3. de verlaging op het onderdeel *Overige opdrachten* met € 1 mln. betreft de uitwerking van het amendement begroting 2015 «cofinanciering opruiming drugsdumpingen».
   Zoals in de begroting ook is toegelicht wordt vanuit het budget *Overige opdrachten* o.a. de opdrachten voor wettelijke taken zoals aanpassing regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen als gevolg van wijzigingen internationale verdragen, modellenbeheer buisleidingen (Bevb), uitbreiding en onderhouden Activiteitenbesluit voor het realiseren vermindering regeldruk bedrijven en de ontwikkeling en het beheer van standaarden voor vergunningverlening, toezicht en handhaving gefinancierd.

Vraag 35
Kunt u toelichten waarom er een budgetvermindering is voor de opdrachten betreffende «veiligheid ggo's» (22.02.01) en wat er met dit budget is gebeurd?

Antwoord:
De verlaging betreft de overboeking van budget naar artikel 19 voor het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) ten behoeve van het op gecoördineerde wijze verstrekken en verantwoorden van de opdrachten aan het RIVM. Zie ook vragen en antwoorden 27 en 29, waarom voor deze overboeking is gekozen.

Vraag 36
Wat is de exacte hoogte van het bedrag ten behoeve van het opzetten van het afvalbeheer op Caribisch Nederland? Is dit een incidentele overboeking?

Antwoord:
Het opzetten van het afvalbeheer op Caribisch Nederland gebeurt in 2 fasen. De totale kosten die in de begroting zijn opgenomen voor het uitvoeren van de 1e fase bedragen € 4 mln. Over de 2e fase moet nog besluitvorming plaatsvinden.
Het gaat om incidentele overboekingen.

Vraag 37
Waarom wordt er € 3 miljoen minder uitgegeven aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Is het juist dat voor de handhaving van het rail- en wegvervoer € 343.000 wordt toegevoegd aan budget voor de ILT?

Antwoord:
Ja, de ILT heeft voor het domein Rail- en Wegvervoer voor 2015 een bijdrage ontvangen ter dekking van de toezichtstaak cabotage. De precieze omvang bedraagt € 250.000
Daarnaast neemt de bijdrage aan de ILT af door overboeking van € 3 miljoen aan resterende middelen naar de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) ter dekking van de overgedragen taken.

Vraag 38
In hoeverre is er bij de waterstofbussen sprake van een juridische verplichting? Wat zijn de doelstellingen van dit project? Wanneer is het geslaagd? Welke resultaatafspraken zijn er gemaakt?

Antwoord:
Dat klopt, er is bij de waterstofbussen sprake van een juridische verplichting. De bedragen, die zijn toegekend via de BDU-paragraaf zijn uitgekeerd. Van de voorgestelde projecten wordt een convenant gemaakt tussen het ministerie en de betreffende decentrale overheid, waarin de afspraken voor de inzet van de waterstofbussen zijn neergelegd.
Met het waterstofbussen project worden decentrale overheden, die verantwoordelijk zijn voor het openbaar busvervoer en die overwegen launching customer te worden van waterstofbussen, te ondersteunen bij het op korte termijn opdoen van praktijkervaring. Dit teneinde een mogelijk aanschafbesluit voor toekomstige concessies te kunnen onderbouwen. Dit past in de lange termijn doelen van het klimaat- en energiebeleid. De bijdragen zijn dus primair gericht op het verkrijgen van praktijkervaring met waterstofbussen als onderdeel van de transitie naar zero-emissie busvervoer. De stand van de ontwikkeling van de waterstofbussen in internationaal verband is inmiddels zover, dat deze bussen rijp zijn voor commercialisering. Er is een aanpak nodig om de eerste gebruikers te interesseren en te overtuigen, een stap die nodig om de kloof te overbruggen van pilot naar opschaling. Marktpartijen en openbaar vervoerbedrijven vragen voor deze stappen hulp aan de

overheden in een geïntegreerde regionale, landelijke en internationale aanpak. Daar is dit project voor bedoeld. Deze markt komt niet vanzelf tot stand.
De projecten zijn geslaagd als ze goede beslisinformatie opleveren over de te nemen vervolgstappen. De resultaatafspraak die gemaakt is, is dat de opgeleverde informatie wordt toegeleverd aan een openbaar toegankelijk Total Cost of Ownership model.

Vraag 39
Kunt u ten aanzien van de overige projecten een overzicht verstrekken van de projecten en bijbehorende bedragen die vanuit het Infrastructuurfonds naar de BDU worden overgemaakt? Welke cofinanciering staat hiertegenover? En wat zijn de resultaatafspraken?

Antwoord:
Bijgaand, in lijn met het antwoord op vraag 4, een overzicht van de overige projecten, met wanneer hier sprake van is, inzicht in de cofinanciering en de resultaatafspraken:
P+R voorzieningen € 6,9 mln.:
Aan Bestuursregio Utrecht is € 81.000 bijgedragen voor realisatie van 50 P+R-plaatsen bij Vleuten, cofinanciering bedraagt € 119.000.
Aan de provincie Utrecht is € 2 mln. bijgedragen voor realisatie van 400 P+R-plaatsen bij Driebergen-Zeist, cofinanciering bedraagt € 5,15 mln.
Aan provincie Friesland is € 285.000 bijgedragen voor realisatie van 126 P+R-plaatsen bij Sneek en 81 P+R-plaatsen bij Buitenpost, cofinanciering bedraagt € 138.000.
Aan de provincie Limburg is € 113.000 bijgedragen voor 37 P+R-plaatsen bij Spaubeek, 12 P+R-plaatsen bij Voerendaal en 30 P+R-plaatsen bij Klimmen – Ransdaal, cofinanciering bedraagt € 221.000.
Aan provincie Noord-Brabant is € 236.000 bijgedragen voor realisatie van 175 P+R-plaatsen bij Deurne, cofinanciering bedraagt € 367.000.
Aan provincie Noord-Holland is € 86.000 bijgedragen voor realisatie van 81 P+R-plaatsen bij Castricum, cofinanciering bedraagt € 226.000.
Aan de provincie Gelderland is € 1,375 mln. bijgedragen voor realisatie van 275 P+R-plaatsen bij Zutphen, cofinanciering bedraagt € 2,008 mln.
Aan de provincie Overijssel is € 17.000 bijgedragen voor realisatie van 42 P+R-plaatsen bij Hardenberg, cofinanciering bedraagt € 37.000.
Aan de Stadsregio Arnhem-Nijmegen is € 1,789 mln. bijgedragen voor realisatie van 350 P+R-plaatsen bij Dieren en 31 P+R-plaatsen bij Wolfheze, cofinanciering bedraagt € 3,486 mln.

Bijdrage aan Gelderland vanuit Lenteakkoord € 7,5 mln.: De eerste tranche van € 7,5 mln. uit het Lenteakkoord is uitgekeerd aan de provincie Gelderland. Deze eerste bijdrage zal Gelderland besteden aan planvoorbereiding voor de Valleilijn en de realisatie van de spoorverdubbeling tussen Arnhem en Doetinchem. De overige kosten van de planvoorbereiding op de Valleilijn en de spoorverdubbeling tussen Arnhem en Doetinchem (in 2013 geraamd op ca. € 34 mln.) neemt Gelderland voor haar rekening.

Decentralisatie Zwolle-Enschede € 6,4 mln.: Betreft een uitkering aan de provincie Overijssel in verband met de decentralisatie van de treindienst Zwolle-Enschede per 14 december 2014. De bijdrage betreft zowel een tegemoetkoming in de kosten van de exploitatie als een vergoeding ter compensatie van de gebruiksvergoeding.

Bijdrage aan Utrecht € 5,6 mln. In lijn met het antwoord op vraag 5 bestaat de bijdrage aan (de Bestuursregio) Utrecht uit twee delen:

Ten eerste € 2,7 mln. ten behoeve van realisatie van de P&R-voorziening bij station Driebergen-Zeist. Met deze bijdrage wordt voldaan aan het

criterium van maximaal 50% cofinanciering door het Rijk. De totale kosten bedragen € 12,3 mln. Door meerdere partijen wordt een bijdrage geleverd. Zo levert de NS een bijdrage van € 900.000,- en de regionale partijen € 5,3 mln. Verder wordt er vanuit het programma Groei op het Spoor € 2 mln. bijgedragen en is in de beschikkingsaanvraag van ProRail voor de herinrichting van het stationsgebied een bijdrage opgenomen van € 1,4 mln. als compensatie voor het verwijderen van een aantal parkeerplaatsen.

Daarnaast € 2,9 mln ten behoeve van de HOV verbinding bij Utrecht. Het betreft een toevoeging voor de realisatie van de HOV-viaducten aan de noordzijde van het station Utrecht. De met de Bestuursregio Utrecht afgesproken cofinanciering bedraagt € 18,6 mln.

Bijdrage elektrificatie Heerlen-Aken € 1 mln.: Voor de verbinding Heerlen-Aken is eind 2013 afgesproken om het baanvak van Landgraaf tot de grens te elektrificeren, waarbij rijk en regio elk 50% van de investering van € 15 mln. dragen. De uitkering van € 1 mln. is de eerste tranche van de rijksbijdrage. Het resultaat is de elektrificatie van dit baanvak. Daarmee wordt het mogelijk vanaf 2018 een geëlektrificeerde sneltreindienst Maastricht-Heerlen-Aken aan te bieden en wordt die grensoverschrijdende verbinding daarmee verbeterd.

Vraag 40
Wat is de verklaring van de verhoging van de subsidie ten behoeve van Euro 6 en Euro VI?

Antwoord:
De Euro-VI regeling (vrachtwagens/bussen) is beëindigd per 1-1-2014. Voor de Euro-6 regeling (taxi's/bestelwagens) is dit 1-1-2015, waarbij nog aanvragen tot 1-4-2015 konden worden ingediend. De betalingen daarop vinden dan ook in 2015 plaats. Aangezien het aantal aanvragen in de laatste fase van de regeling flink aantrok, zal naar verwachting in 2015 een bedrag van ca. € 3,8 mln worden betaald. Voorts is onder de in de tabel genoemde post «Euro-6 en Euro-VI» een reservering getroffen voor een nog te publiceren compensatieregeling milieuzonering. Deze is bedoeld om bedrijven tegemoet te komen in de extra kosten die zij moeten maken bij de vervanging van oudere bestelauto's, omdat ze daarmee geen toegang meer hebben tot de milieuzone. De compensatieregeling staat alleen open voor bedrijven in omliggende gemeenten rondom gemeenten die een milieuzone hebben ingesteld of zullen instellen voor bestelauto's.

Vraag 41
Waarom loopt de kasschuif van 2015 naar 2016 (€ 100 miljoen), 2018 (€ 75 miljoen) en 2019 (€ 75 miljoen) via het Infrastructuurfonds?

Antwoord:
De kasschuif is benodigd op het Infrastructuurfonds omdat er voor een drietal projecten in 2015 versneld wordt bijgedragen door derden (totaal ongeveer € 250 miljoen), terwijl de projectuitgaven pas in latere jaren zijn voorzien. Het gaat om een bijdrage van Vlaanderen aan het project Kanaal Gent-Terneuzen (€ 120,0 miljoen), een bijdrage van de regio aan de N35 Nijverdal-Wierden (€ 71,5 miljoen) en een bijdrage van de provincie Noord-Holland aan het project Zeetoegang IJmond (€ 56,7 miljoen).
Door middel van deze kasschuif via het generale beeld, worden deze middelen (- € 250 miljoen) verschoven van 2015 naar latere jaren, en weer in lijn gebracht met de uitgavenprogrammering.
Aangezien de voeding van het Infrastructuurfonds via HXII artikel 26 loopt, wordt deze kasschuif ook op Hoofdstuk XII zichtbaar.

Vraag 42
Waarom wordt nu de bijdragen aan de investeringsfondsen (van in totaal € 248,20 miljoen) eerder zijn ontvangen, niet eerder begonnen met de aanvang van de beoogde projecten?

Antwoord:
In het kader van de MIRT-systematiek dient er zekerheid te zijn over de financiën voordat tot realisatie kan worden overgegaan. Veelal dienen er dan nog allerlei voorbereidende werkzaamheden te worden afgerond (zoals bijvoorbeeld aanbestedingsprocedures of het verleggen van kabels en leidingen) voordat daadwerkelijk met realisatie kan worden begonnen. Zo kan het voorkomen dat weliswaar vereiste gelden al eerder binnen zijn, maar de daadwerkelijke realisatie toch moet wachten totdat alle voorbereidende werkzaamheden en procedures zijn afgerond.

Vraag 43
Heeft de genoemde kasschuif onder a enige gevolgen voor de planning en realisatie van de projecten in het Infrastructuurfonds? Zo ja, welke?

Antwoord:
Nee, zie antwoord vraag 42.

Vraag 44
Is de conclusie juist dat de verlaging van het Infrastructuurfonds met € 330 miljoen in 2015, leidt tot een verhoging van de budgetten in de latere jaren? Geldt dit voor zowel a) kasschuif, b) BDU, d) ERTMS en topsector logistiek en c) belasting Infraspeed?

Antwoord:
De verlaging in 2015 van het Infrastructuurfonds is het gevolg van diverse oorzaken. Zoals ik bij vraag 41 hierboven heb toegelicht geldt voor € 250 miljoen van de totale verlaging van € 330 miljoen dat het budget in latere jaren tot besteding komt.
Het aandeel van de BDU, ERTMS en de Topsector Logistiek binnen de € 330 miljoen komt in 2015 tot besteding, maar via dit wetsvoorstel wordt gesteld om dit direct vanuit H-XII te doen in plaats vanuit het Infrastructuurfonds. Dit uit zich in een verlaging van de beschikbare budgetten op het Infrastructuurfonds, omdat de dekking hier voorheen geraamd stond.
Bij de mutatie voor belasting Infraspeed geldt dat er vanuit de algemene middelen structureel vanaf 2015 (extra) middelen aan het Infrastructuurfonds worden toegevoegd. Dit leidt daarmee in alle jaren tot een verhoging van de budgetten.

Vraag 45
Welke gevolgen heeft het achterwege blijven van de voeding van het Infrastructuurfonds voor de planning en realisatie van projecten in het Infrastructuurfonds onder d?

Antwoord:
De mutatie vanuit de voeding van het Infrastructuurfonds binnen de beleidsbegroting (HXII) heeft geen gevolgen voor de planning en realisatie van de projecten op het Infrastructuurfonds.

Vraag 46
Heeft de genoemde kasschuif onder a enige gevolgen voor de planning en realisatie van de projecten in het Deltafonds? Zo ja, welke?

Antwoord:
Deze kasschuif heeft als doel de meerjarige programmering en het budget op het Deltafonds met elkaar in overeenstemming te brengen. Deze

kasschuif heeft geen gevolgen voor de planning en realisatie van projecten.

Vraag 47
Kan onder c worden toegelicht op basis van welke besluitvorming er tot extra monitoring van de Vogel- en Habitatrichtlijn en Kaderrichtlijn Mariene strategie moet worden overgegaan? Welke doelstellingen worden hiermee beoogd?

Antwoord:
Tot de extra monitoring ten behoeve van de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR) en Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM) is besloten in Mariene Strategie Deel 2, het KRM-monitoringprogramma (Kamerstuk 33 450, nr. 25). Deze is op 15 oktober 2014 door de Tweede Kamer behandeld. Het besluit betreft het opstarten van structurele monitoring van de ecologische toestand van zeezoogdieren, vogels en benthos/zeebodemhabitat. Op basis van deze monitoring kunnen beoordelingen worden uitgevoerd om aan de wettelijke vereisten van de VHR te voldoen. Van deze beoordelingen wordt ook gebruik gemaakt voor het beoordelen van de ecologische toestand volgens de KRM. Deze monitoring ontbrak tot nu toe.

Vraag 48
Wat zijn de doelstellingen van het programma Smart Urban Regions of the Future (SURF)?

Antwoord:
In het NWO onderzoeksprogramma SURF staan maatschappelijke opgaven centraal op (de raakvlakken tussen) de volgende terreinen: Ruimte, Wonen, Bereikbaarheid, Economie en Bestuur. SURF richt zich op creatieve ideeën op de terreinen van op stedelijke (infra)structuren toegepaste technologie en governance, waarbij SURF beoogt met onderzoek een bijdrage te leveren aan de vitaliteit en veerkracht van stedelijke regio's.
De kennisontwikkeling en kennisverspreidingsactiviteiten in SURF beogen de ontwikkeling van stedelijke regio's in Nederland in een internationale context in het – nationale en stedelijk/regionale – beleid te agenderen, en bij te dragen aan oplossingen en beleidsmakers met nieuwe kennis te faciliteren.
Daarbij wordt nadrukkelijk een verbinding gelegd tussen wetenschappelijke kennis en de vragen uit de praktijk en de samenwerking gezocht met andere partners nationaal en internationaal.
Voor meer info over doel en focus SURF zie http://surf.verdus.nl/3625

Vraag 49
Kunt u een toelichting geven op de structurele bijdrage van I&M ten behoeve van de rijksbrede kosten als gevolg van het eindrapport van de commissie-ICT/Elias?

Antwoord:
De structurele bijdrage van IenM ten behoeve van de rijksbrede kosten als gevolg van het eindrapport van de commissie ICT/Elias heeft betrekking op de kosten voor de centrale voorzieningen van het Ministerie van BZK, welke naar rato van het aantal projecten in het ICT-dashboard is omgeslagen naar de departementen.

Vraag 50
Waarom heeft Rijkswaterstaat in 2014 € 276 miljoen minder aan onderhoud uitgegeven? Waarom zijn deze werkzaamheden, die in 2014 gepland stonden, niet in uitvoering genomen? Hoe verhouden de

gegevens van Rijkswaterstaat op pp.30–31 zich tot de begroting van het Infrastructuurfonds?

Antwoord:
Een van de opgaven van Rijkswaterstaat als agentschap is het resultaatgericht sturen, bekostigen en uitvoeren van het beheer en onderhoud van de netwerken. Daartoe ontvangt Rijkswaterstaat jaarlijks op basis van overeengekomen SLA-afspraken bijdragen van de opdrachtgevende beleids-DG's, voornamelijk gefinancierd vanuit het Infrastructuurfonds en Deltafonds.

De daadwerkelijke realisatie van de kosten in enig jaar kunnen evenwel afwijken van de verkregen bijdragen in dat jaar. Dat kan verschillende redenen hebben. Voorbeelden daarvan zijn: fluctuaties in de uitvoeringsplanning van aannemers; het versnellen of vertragen van werkzaamheden zodat deze met het oog op beperking van de verkeershinder gecombineerd kunnen worden of; niet tijdig afgeronde werkzaamheden waardoor betalingen over de jaargrens lopen. Dergelijke fluctuaties worden op de balans van Rijkswaterstaat opgevangen en inzichtelijk gemaakt met de post Nog Uit Te voeren Werk (bij een voordelig saldo) of Reeds Uitgevoerd Werk (bij een nadelig saldo).

Het saldo op de balans per 31 december 2014 bedroeg € 276 mln. en betreft een saldo van een groot aantal meer en minder kosten, verspreid over alle beheer- en onderhoud-werkzaamheden op de drie door RWS beheerde netwerken in het afgelopen jaar. Deze gelden zijn conform de systematiek in 2015 weer toegevoegd aan de beschikbare middelen voor de opgedragen beheer- en onderhoudswerkzaamheden.

Vraag 51
Waarom zijn deze werkzaamheden in 2014 niet uitgevoerd? Welke werkzaamheden betreft het?

Antwoord:
zie vraag 50